MIESIĘCZNY DODATEK „NA TROPIE“
Rok I. 10. kwietnia 1934 r. Nr. 1

ŻEGLARZ

Numer 1

Oficjalny Organ Kierownictwa Drużyn Żeglarskich.

JERZY NIEMCZYK.

Wszyscy na pokład!

Żywiołowy, pełen rozmachu i młodzieńczej dynamiki pęd licznych zastępów młodzieży na wody śródlądowe i morskie przeobraził się w ciągu ostatnich paru lat w zorganizowany, świadomy swych celów i dążeń ruch, który w ramach Z. H. P. i jego ideologji znalazł jak najszersze i najwdzięczniejsze pole do pracy. Stał się on jedną z najistotniejszych metod wychowawczych. Z dotychczasowych wyników jego możemy być dumni. Jesteśmy najliczniejszą i najbardziej zcementowaną organizacją, która nie frazesem, lecz realną, codzienną pracą wychowuje pokolenia morskiej Polski, mając przed sobą wielkie cele i wielkie ambicje do zaspokojenia.

Oto kilka cyfr z tegorocznej statystyki: stan około 5000 ludzi, zgrupowanych w 82 drużynach i 305 zastępach żeglarskich, tabor 803 jednostek, ilość kilometrów przejechanych w ubiegłym sezonie na wycieczkach, sięga astronomicznej cyfry 600.000 kilometrów.

Ludzi przeszkolonych na morzu 500, w tem 7 sterników morskich, 66 żeglarzy morskich. Dowodem tego, że nasza praca zarówno zbiorowa jak i indywidualną daje należyte rezultaty, niech będą następujące fakty:

w roku 1928 na zlocie na Węgrzech drużyna żeglarska z Ursynowa pod wodzą dha Olędzkiego zdobyła zaszczytny tytuł mistrza świata, dystansując szereg starych żeglarskich narodów. W lecie 1933 nasza wodna reprezentacja w Gödöllö na Jamboree zdobywa zaszczytne miejsce, budząc dla siebie entuzjam i uznanie całego świata skautowego. Pozatem w czerwcu 1933 r. druh Wagner z Gdyni przepłynął Atlantyk na jachcie „Zjawa“, przerobionym ze starej szalupy, pod polską banderą. Jest to pierwszy tego rodzaju wyczyn sportowy Polaków. W chwili obecnej Harcerstwo morskie wchodzi w drugi okres swego rozwoju, w stadjum ostatecznej realizacji swych wytycznych, zawartych w „Organizacji Harcerskich Drużyn Żeglarskich“, zwłaszcza na morzu. Na samym progu napotykamy cały szereg przeszkód i trudności, od zwalczania których zależy dalszy rozwój lub załamanie się ruchu.

Na pierwszy plan wysuwa się realizacja programu morskiego, programu, który musi reprezentować odpowiednio prestige Państwa, Związku i zarazem utrzymać masowy charakter ruchu. Wymaga to znacznych funduszów, zebranie których przekracza w tej chwili możliwości 6-tysięcznej rzeszy żeglarzy, a wymaga współpracy całego Związku 100 tys. harcerzy bez wyjątku.

Dlatego my, żeglarze zwracamy się do Was z prośbą o pomoc. Z chwilą bowiem, gdy poprzecie naszą akcję jaknajszerszą propagandą i zbiórką drobnych choćby ofiar na Fundusz Żeglarski, dacie tem samem rzecz najważniejszą, dacie tem wyraz świadomych dążeń 100-tysięcznej organizacji, dacie gwarancję, że pomoc nam udzielona nie będzie wsparciem, ale kapitałem dobrze procentującym społeczeństwu.



Regaty wingbotów.

Całkowita akcja zbiórki na flotę harcerską została scentralizowana w ramach i na koncie utworzonego przez G. K. H. Funduszu Żeglarskiego. Postawił on sobie za najbliższe zadanie kupno dla Harcerskiego Ośrodka Morskiego w Jastarni 10 jachtów i 250-tonnowego żaglowca do szkolenia na nim w dalekomorskich podróżach załóg przyszłych jachtów chorągwi i drużyn.

Dotychczasowe wyniki zbiórki dają gwarancję, że cel swój osiągniemy. W akcji wzięli udział nie tylko żeglarze, ale całe Harcerstwo i porwane jego zapałem społeczeństwo. Rzucone hasło „Każdy żeglarz złotówkę rocznie na Fundusz“, stało się dla większości obowiązkiem. Cały szereg drużyn, zastępów wykazało wiele inicjatywy, organizując na terenie swych miast, szkół, kół przyjaciół i sympatyków zbiórki i imprezy dochodowe. Suma 11 tysięcy na koncie funduszu pozwoliła zamówić 10 jachtów dla Ośrodka w Jastarni i żywić nadzieję, że już w roku bieżącym Polska pozyska obok „Iskry“ i „Daru Pomorza“ trzeci statek szkolny. Ten tabor pozwoli na przeszkolenie w bieżącym sezonie 400 ludzi, a w czasie zimy na odbycie dalekiej podróży.

Weźcie więc Druhowie jak najszybszy i jak najżywszy udział w naszej akcji. Wówczas wielu z Was będziemy mogli zaprosić na nasze kursy morskie, zwłaszcza tych, którzy przyczynią się do osiągnięcia wspólnego celu. Będziemy mogli na pokładzie harcerskiego statku zetknąć Was z morzem i wciągnąć do wielkiej rodziny żeglarskiej. Pamiętajcie, że damy tem najlepszy dowód, że kochamy polskie morze, pracować dlań chcemy i co najważniejsze, potrafimy — dla jutra morskiej, mocarstwowej Polski.

„Przez głębie i mielizny“ W. A. Robinsona.*)

Pod powyższym tytułem ukazała się książka młodego amerykanina — należąca do cyklu opowieści „Samotnych podróżników dookoła świata“.

Znane nam są te książki. Wszyscy słyszeliśmy o Gerbaulcie, Slocumie, Vossie; wielu młodych ludzi marzy o podobnych wyprawach.

Sprawozdania tych żeglarzy o swych niezwykłych przeżyciach znacznie się różnią pomiędzy sobą. Wynika to przedewszystkiem ze sposobu podejścia tych autorów do spraw morza i lądu, bo dwu z nich, Voss i Slocum, byli zawodowymi marynarzami, a dwu pozostałych — to sportowcy żeglarze.



Prawdziwy marynarz jest rzadko dobrym narratorem. Opowiadania marynarzy (nieblagowane) mogą być ciekawe, bo życie dostarcza im samo przez się wiele ciekawego materjału. Ale o ileż więcej rzeczy, przedewszystkiem intrygujących wyobraźnię człowieka z lądu, usłyszelibyśmy od takiego „szczura lądowego“ — któryby towarzyszył owemu marynarzowi w jego podróżach! Bowiem psychika ludzi morza z biegiem czasu staje się zupełnie odrębną. Zrozumieją mnie ci wszyscy, którzy mieli w rodzinie jakiegoś marynarza. Przypomnijcie sobie, jakie otrzymywaliście listy na początku jego karjery marynarskiej. Przypomnijcie sobie jego... pocztówki po roku. W dwa lata później już nie macie co sobie przypominać, bowiem wasz marynarz przeważnie już nic nie pisze. A jeśli pisze, jego listy pozbawione będą zupełnie tego posmaku egzotyzmu, jakiego spodziewaliście się od listu z za mórz dalekich. Bowiem marynarz przestaje się orjentować, co nas zaciekawia; do głowy mu nie przyjdzie pisać o rzeczach dla niego „codziennych“ — on ich poprostu w swojem życiu nie zauważa. To, co jego obecnie interesuje ze spraw morskich, to dla was będzie już przeważnie „terra incognita“ — jako dla laików w tej dziedzinie.

Różnica między opisami Vossa*) w jego książce „Łodzią żaglową przez oceany“, a opisami Robinsona, polega właśnie na tej odrębności psychiki starego marynarza od psychiki sportowca — stosunkowo niedługo stykającego się z morzem. Książka Vossa jest więcej „marynarska“, chociaż w danym wypadku nie można odmówić autorowi i talentu narratorskiego. W książce tej jednak znajdziemy moc materjału, który ocenić potrafi jedynie tylko żeglarz — i dla żeglarzy przedewszystkiem książka ta posiada specjalną wartość. Jest to prawdziwy testament żeglarski marynarza dawnego pokolenia, zostawiony tym wszystkim, którzy nie mogą się pogodzić z bezdusznością obecnych „tramwajów parowych“.

Książka „Przez głębie i mielizny“ posiada też dużo bardzo ciekawego materjału dla żeglarzy — ale ludzi z lądu zachęci daleko więcej od książki Vossa.

Robinson, będąc dobrym żeglarzem, posiada jednak te zdolności żeglarskie raczej wrodzone — bo z morzem znał się stosunkowo krótko. A właśnie dzięki temu posiada świeżą bezpośrednią obserwację wydarzeń, niestępioną długoletnią włóczęgą, patrzy na wszystko takiemi samemi oczyma, jak każdy człowiek z lądu — przez to w opisach jego (naprawdę artystycznych) każdy znajdzie to wszystko, coby spostrzegł i odczuł, będąc na jego miejscu.

W dodatku w książce tej znajdziemy pasjonującą rzecz: w książce tej gości PRZYGODA! Nie tu miejsce na wyliczanie tego wszystkiego, co się Robinsonowi przytrafiło — książkę tę trzeba przeczytać.

A weźmy pod uwagę opisy chociażby samych drobnych przeżyć — przeżyć w tej podróży nieomal codziennych — rozsianych jak perły po całej książce. Jak bardzo przewyższa tem Robinson Gerbaulta! Można z ciekawością czytać, jak i z kim Gerbault grał w tenisa i jakie książki czytał w podróży i z jaką pompą przyjmował go ten, a z jaką inny gubernator lub jaki wielki okręt wojenny przychodzi wielkiemu podróżnikowi z pomocą. Ale ja wolę czytać inne opisy. Czy przyśnił się komu kiedy taki połów ryb, jaki miał Robinson na wyspie Galapagos, gdzie mu rekiny porywały każdą zdobycz, zostawiając na haczyku tylko głowy chwytanych ryb — zanim rybak miał czas wyciągnąć wędkę z wody? Czy wielu żeglarzy myślało o tem, że oprócz skał i raf trzeba wymijać i olbrzymie haje — żeby nie oberwać od nich uderzenia, miażdżącego deski jachtu?

Książka ta szerzy zarazę. Po przeczytaniu jej będziemy mieli zdaje się więcej takich amatorów, jak harcerz Wagner z Gdyni. Z tego punktu widzenia jest ona jednak i bardzo pożyteczną. Wszystkie opisy niebezpieczeństw i trudności zwracają uwagę młodym ludziom, że do takiej podróży trzeba mieć niebylejakie przygotowanie zarówno teoretyczne jak i praktyczne.

Odwaga, przedsiębiorczość, szybkość orjentacji, wytrwałość i t. p. — mogą wystarczyć do najtrudniejszych wycieczek lądowych. Na morze zaś trzeba prócz tego poważnych studjów, których zaniedbywać nie należy tembardziej teraz, gdy czynniki rządowe i społeczne coraz więcej ułatwiają młodzieży zapoznanie się z morskim sportem żeglarskim.

Po przeczytaniu książki Robinsona, każdy młody amator ucieczki z domu, szkoły lub warsztatu „do marynarki“ przyzna, że takich właśnie wzruszeń spodziewał się i pragnął od morza. Ale tego na statkach parowych nie znajdzie!

Życie na parowcach w charakterze oficera pokładowego, mechanika, marynarza, palacza, stjuarta i t. p. — jest pracą bardzo pożyteczną dla państwa i niektórym ludziom odpowiada. Ale w takim wypadku, gdy się chce być marynarzem, nie trzeba śpieszyć się — trzeba starać się jak najwięcej nauki wynieść z domu, żeby potem móc z większym pożytkiem i zadowoleniem pracować na morzu.

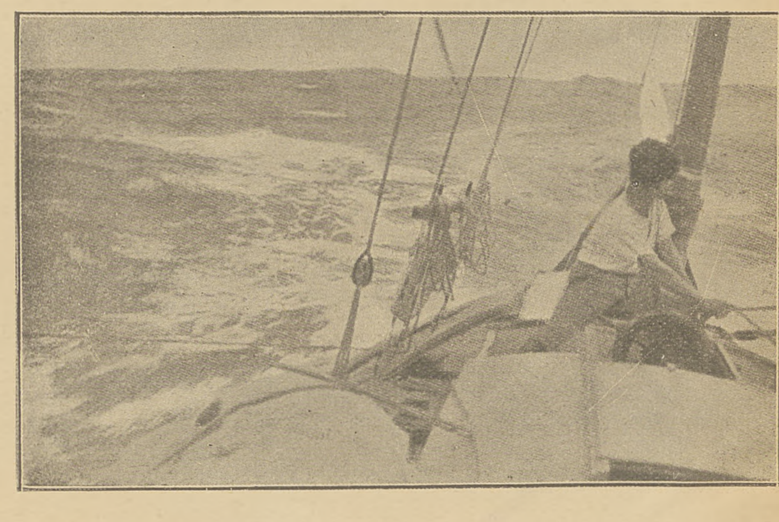
W razie „romantycznej“ ucieczki z domu, o ile chłopakowi takiemu uda się z wielkim trudem dostać na statek, będzie on tam długi czas mył naczynia kuchenne, a po paru latach, w najlepszym wypadku, dosłuży się stanowiska starszego marynarza.

I wówczas stwierdzi, że to nie to, czego się od morza spodziewał. Z walki o stanowisko społeczne na lądzie zrezygnował, a wzamian za to żadnych przeżyć ani przygód romantycznych...! Bowiem, jak twierdzi autor omawianej książki „morza nie można poznać z parowców“. A jak przytakuje mu Weston Martyr, autor przedmowy do książki Robinsona — „...człowiek z parowca jest nadzwyczaj oddalony od rzeczywistości. Jest on wprost ochraniany przed rzeczywistością i umyślnie odosabniany od przyrody. A współczesna umiejętność odosabniania bywa też wcale skuteczna“.

---

*) Główna Księgarnia Wojskowa, Warszawa, Nowy Świat 69. Cena 10 zł.

*) J. C. Voss — Łodzią żaglową przez oceany. G. K. W. 8 zł.



Z NAWIETRZNEJ BURTY

Budujemy przystanie.

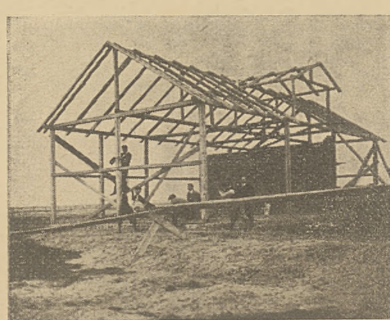
Nowy ośrodek żeglarski.



Harcerska Drużyna Wilków Morskich w Poznaniu w czasie od 2. VIII. do 9. X. 1933 r. urządziła obóz roboczy nad jeziorem Kiekrz, całkowicie finansowany przez Poznański Urząd Wojewódzki, w czasie którego wybudowano Ośrodek Żeglarski.

Dnia 8. X. 1933 r. odbyło się otwarcie i poświęcenie Ośrodka. Otwarcia dokonał przewodniczący Zarządu Oddziału Wielkopolskiego Z. H. P. druh Kurator Bernard Chrzanowski. Uroczystość urozmaiciły udatne popisy drużyny, regaty łodzi żaglowych oraz kajaków i składaków żaglowych.

W roku 1934 projektuje się: dobudowanie drugiego skrzydła, uzupełnienie umeblowania, poświęcenie pomostu, zalesienie terenu i urządzenie małego boiska do gier.



I. Harcerska Drużyna w Niwce buduje przystań.

Zdjęcie przedstawia budującą się przystań żeglarską nad Białą Przemszą.

Z terenu.

Chorągiew poznańska. Na terenie Chorągwi poznańskiej, zainteresowanie ruchem żeglarskim harcerzy jest znaczne. Liczba drużyn żeglarskich 7, zastępów 52 — łącznie 510 harcerzy. Wydział żeglarski Komendy Chorągwi poznańskiej wykazuje sprężystą działalność i sprawną organizację. Sprzyjają temu korzystne warunki wodne. Najsilniejszą jednostką żeglarską na terenie Chor. poznańskiej jest Harc. Drużyna Wilków Morskich w Poznaniu, która ostatnio osiągnęła cały szereg pozytywnych wyników w pracy żeglarskiej.

Chorągiew Lubelska. Referat żeglarski pracuje sprawnie podług zgóry ustalonego programu, utrzymuje ścisły kontakt z poszczególnemi jednostkami żeglarskiemi na terenie chorągwi, co bardzo dodatnio odbija się na całokształcie pracy. Co miesiąc wychodzi list okólny Pilota Chorągwi, który normuje życie jednostek żeglarskich, podając wytyczne programowe pracy drużyn początkujących oraz bieżące wiadomości i rozkazy. Ostatnio referat został rozszerzony przez pozyskanie współpracowników do różnych działów pracy.

Człowiek znajdujący się na morzu, na współczesnym parowcu, mógłby również to samo przeżywać w nadmorskim hotelu. Morze ma tam sobie przydzielone właściwe miejsce, a nawet wiatry niebieskie utrzymywane są przez szyby oszklonych pokładów w przyzwoicie bezpiecznej odległości. Na szczęście, jeszcze dotychczas nie wynaleziono odpowiedniego odosobnienia od choroby morskiej, tak że nawet mieszkańcy najbardziej luksusowych kabin, ciągle jeszcze przy sposobności stykają się w każdym razie przynajmniej z jednem ze zjawisk przyrody.

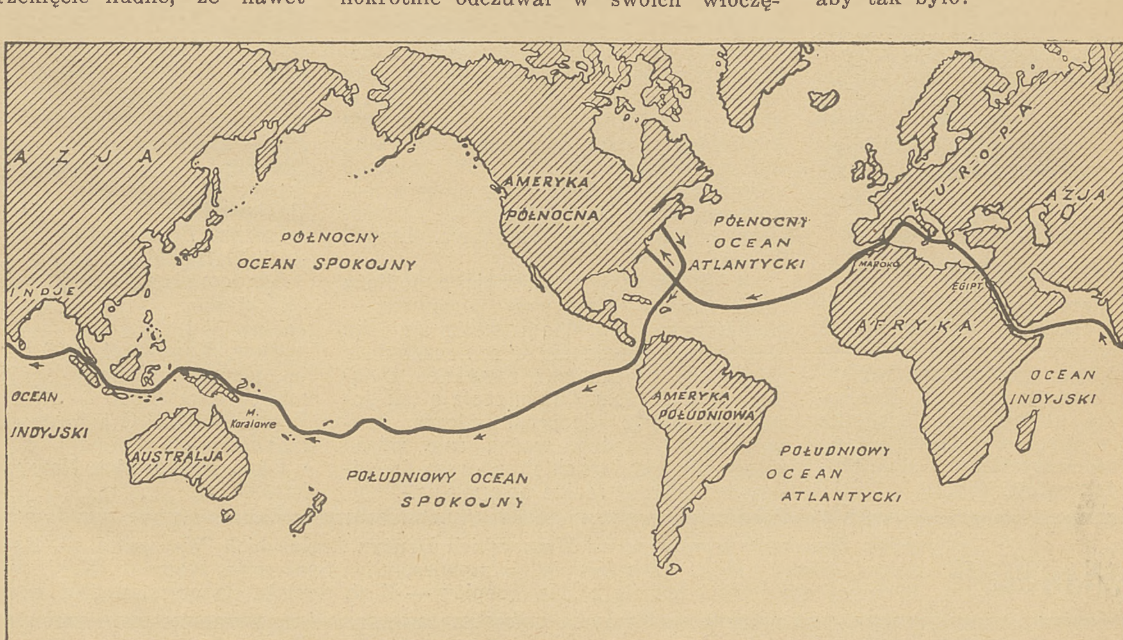
Takie odosobnienie się od natury w granicach, stanowiących omalże regułę w najbardziej cywilizowanych społeczeństwach, jest życiem sztucznem, życiem nienaturalnem, życiem fałszywem. Jest to życie i bezpieczne i miękkie — oraz życie tak przeklęcie nudne, że nawet niewarte jest przeżywania. Tak właśnie czują ludzie tacy, jak autor (Robinson) i to bywa powodem, dlaczego pewnego pięknego poranku podmiejski pociąg o 8,15 odjeżdża bez nich. Rzną melonikiem o ziemię, zdepcą go nogami, resztki wyrzucają przez okno, a na szefa biura gwiżdżą. Biorą wtedy swoje własne życie w jedną rękę, cały okrągły świat w drugą — i żyją".

Przedmowa Westona Martyra, słynnego podróżnika, tego samego, który pisał przedmowę i do książki Vossa, a z Vossem się znał i miał to szczęście osobiście wysłuchiwać jego opowiadań o morzu — jest napisana tak dobrze, jak tylko dobrze może napisać przedmowę do książki żeglarza podróżnik-żeglarz, rozumiejący każde słówko autora i przeżywający z nim razem wszystkie te wzruszenia, które sam niejednokrotnie odczuwał w swoich włóczęgach po morzu. Nic dziwnego, że po przeczytaniu tej książki nie wytrzymał i na końcu swej przedmowy zaklina czytelnika: „Na Boga! nie należy zwracać najmniejszej uwagi na pierwszy ustęp niniejszej przedmowy, zawierający ostrzeżenie. Niech każdy czyta, co ten człowiek Robinson uczynił, a potem, — do djaska, idź i zrób to samo!"

Nieśmiertelny „Robinson Kruzoe" ma na sumieniu niejednego obecnego wilka morskiego, — któremu, kto wie, możeby się i nie śniło o podróżach, gdyby w latach dziecinnych nie spotkał tej książki.

A nasz A. W. Robinson spełni zdaje się podobną rolę tylko wobec starszego pokolenia i ludzi dorosłych.

Jeśli chodzi o nasze polskie, wybitnie lądowe społeczeństwo, to — daj Boże, aby tak było! J. K.



Z kierownictwa drużyn żeglarskich.

Odprawa pilotów.

I Odprawa pilotów chorągwi. Dnia 25. II. 1934 w Warszawie w lokalu Głównej Kwatery odbyła się odprawa pilotów chorągwi. Na odprawie byli piloci wszystkich chorągwi z wyjątkiem Poleskiej i Zagłębiowskiej. Zebranych powitał druh Bublewski. Znaczenie i wysoki poziom pracy żeglarskiej dzięki sprężystej działalności Wydziału Żegl. pod kier. druha Bublewskiego podkreślił druh Nacz. Olbromski. Następnie zabrał głos druh Bublewski, omawiając całokształt zagadnień sportów i pracy żeglarskiej w Polsce. Zorganizowany ruch żeglarski skupia się w 3 związkach: Polski Związek Żeglarski, Związek Wioślarski i Kajakowców. Młodzież grupuje się jeszcze w Akadem. Związku Morskim. Związek ten jest jeszcze młody i dopiero zaczyna się rozwijać. Ogółem w Polsce skupionych w organizacjach wodnych jest 10,000 ludzi, podczas gdy np. w Niemczech około 500,000, biorąc pod uwagę znaczenie morza dla Polski dotychczasowe zainteresowanie w tym kierunku jest niewystarczające. Widzimy, że harcerstwo bezsprzecznie wysuwa się na czoło organizacyj żeglarskich; świadczą o tem cyfry: drużyn wodnych—82 (zastępów samodzielnych 305), tabor 803 jednostki, harcerzy ponad 21 lat — 425, 18—21 lat — 714, 16—18 lat — 792, 15—18 lat — 1001. Program K. D. Z. został w roku sprawozdawczym zrealizowany całkowicie, a nawet rozszerzony. Praca kierownictwa, jednakże musi być poparta współdziałaniem terenu. Dotychczas poszczególne chorągwie nie przejawiały intensywniejszej działalności w realizowaniu głównych wytycznych.

Praca w kierownictwie podzielona jest na referaty z ludźmi odpowiednimi na ich czele. Następnie drh. Bublewski referował prace poszczególnych referatów. Na zakończenie drh. Bublewski zwrócił uwagę na przychylny stosunek Naczelnictwa do akcji harc. żeglarskiego; na współpracę druha Kuczyńskiego, por. maryn. handl., dzięki któremu praca na morzu posunęła się bardzo naprzód, oraz na zawiązanie bliższych stosunków z L. M. i K., która obecnie znajduje coraz większe wzięcie w społeczeństwie. Od niedawna kierownictwo rozpoczęło współpracę, narazie półprywatną z A. Z. M. za pośrednictwem czasopisma żeglarskiego pt. „Szkwał“. W dalszym ciągu piloci poszczególnych chorągwi składali 5-cio minutowe sprawozdania z działalności drużyn i zast. żeglarstwa na swoich terenach.

Tabor Harc. Ośrodka Morskiego.

W połowie marca bieżącego roku, Główna Kwatera Harcerzy nabyła statek motorowo - żaglowy, pojemności około 17 tonn, który po gruntownym remoncie będzie oddany do użytku Harcerskiego Ośrodka Morskiego. Jednostka ta nadaje się w zupełności do żeglugi po Bałtyku i przedewszystkiem będzie służyła jako statek ratowniczy.

Listy okólne.

W bieżącym roku Kierownictwo Drużyn Żegl. wysłało w teren 5 listów okólnych.

List 1 z dnia 25 stycznia w związku z 14-stą rocznicą odzyskania dostępu do morza. Zawiera: Apel morza ze specjalnym podkreśleniem znaczenia FOM'u (Funduszu Obrony Morskiej), Apel drużyn i zastępów żeglarskich oraz ramowy program zbiórki w dniu 10 lutego.

List 2 z dnia 12 lutego podaje skład osobowy kierownictwa Drużyn Żeglarskich, wykaz pilotów Chorągwi i terminy odpraw żeglarskich, terminy egzaminów na instruktora żeglarstwa śródlądowego; terminy kursów morskich organizowanych przez G. K. H i ogólne wytyczne dotyczące powyższych kursów; wzmiankę o „Funduszu Żeglarskim Głównej Kwatery Harcerzy“.

Prócz tego w liście tym komunikuje K. D. Ż. o zamówieniu 10-ciu jachtów przybrzeżnych typu „Wingboot“ (zdjęcie na stronie 1). Jachty te będą oddane do dyspozycji Harcerskiego Ośrodka Morskiego. W ostatnim punkcie tego listu jest wzmianka o nowym (6-tym) tomiku Biblioteczki Harcerskich Drużyn Żeglarskich pt: „Żeglarstwo w zimie“ (patrz recenzja w Nr. 3 „Na Tropie“, który został poświęcony harcerstwu wodnemu).

List 3 z dnia 15 lutego reguluje sprawy dotyczące odprawy pilotów.

List 4 z dnia 7 marca zawiera: 1) Kierownictwo zwraca się do wszystkich Drużyn i Zastępów Żeglarskich z prośbą o nadsyłanie, krótko i wyczerpująco ujętych sprawozdań z działalności jednostek żeglarskich w terminie do 1-go kwietnia br. w związku z gromadzeniem przez kierownictwo materjału do ogólnego sprawozdania, ilustrującego pracę żeglarską wszystkich jednostek, 2) „Żeglarz“. — Komunikat w związku z dodatkiem żeglarskim do „Na Tropie“.

List 5 z dnia 7 marca dotyczy wyłącznie odprawy drużynowych i zastępowych jednostek żeglarskich, która się odbyła dnia 18. III. rb. w Warszawie.

A. Z. M.

A. Z. M. — Akademicki Związek Morski powstaje na jesieni roku 1932. Przedtem istniał na terenie Gdańska. W roku akadem. 1932/33 oragnizuje A. Z. M. w Warszawie i Lwowie teoretyczny kurs żeglarski. Sezon 1933 pierwszy kurs morski AZM'u w Jastarni. W bieżącym roku akadem. A. Z. M. zorganizował teoretyczne kursa żeglarskie w całym szeregu ośrodków jak Warszawa, Lwów, Wilno.

A. Z. M. jest organizacją o podłożu społecznem — nie czysto sportowem. — Żeglarstwo w AZM'ie traktuje się jako środek do rozbudzenia w społeczeństwie większego zrozumienia zagadnień związanych z morzem. Organizacja o tak doniosłym pionie ideowym odegra bezsprzecznie bardzo ważną rolę wśród młodzieży akademickiej, o czem świadczą już dziś jej realne osiągnięcia.

„Szkwał“.

Ukazał się nowy numer „Szkwału“ (Rok II, numer 1 styczeń — marzec), magazynu morskiego redagowanego przez warszawski oddział AZM'u. Jest to pierwsze tego rodzaju czasopismo żegarskie w Polsce. Dotąd młodzież interesująca się żeglarstwem i biorąca wybitny udział w rozwoju żeglarstwa polskiego — nie zabierała głosu. Numer zawiera szereg ciekawych artykułów. Widać w nim świeżość, zapał i energię; zarysowuje się określona pozycja młodzieży żeglarskiej wobec jutra i wobec niechętnie względem nas usposobionych jednostek ze starszego społeczeństwa.

P. Z. K.

Polski Związek Kajakowców.

Dnia 4 marca w sali konferencyjnej P. U. W. F. i P. W. odbył się trzeci Walny Zjazd Delegatów P. Z. K. Na porządek dzienny obrad złożyły się między innemi sprawozdania, wybór nowego zarządu, w skład którego weszli: mjr. Czełowski, dr. Załuski, dr. A. Bober, Bublewski, Józef Grabowski, Grzelak, Heinrich, Hławiczka, Kowalska, dr. Luster, Malinowski, dr. Muszalski, Rylski, Wisłocki i dr. A. Zieliński. Pozatem w toku dyskusji był omawiany kalendarz sportowy na bieżący sezon oraz cały szereg innych zagadnień związanych ze sportem i turystyką kajakową.

Czyś spełnił swój obowiązek?

Lista sum wpłaconych na „Fundusz Żeglarski Głównej Kwatery Harcerzy“ (PKO. Konto Nr. 14.188).

Stan z dnia 23. XII. 33 r. — 10,000 zł.

Lista Nr. 1

Na odprawie Komendantów Chorągwi dnia 2. XI. 33 r. zebrano 57 zł.

IV Kurs Morski: 1. Koper — 1, Zganiacz — 1. Michałowski 1, Kuczkowski — 1, Targan — 1, Partyka — 1, Konopnicki — 1, Skotarczak — 1, Szczypiórski — 1, Dominicjak — 1, Szczutkowski — 1. Wnuk — 1, Rytarowski — 1, dnia 26. VI. 33 r. — razem złotych 13.

Brzesko. 1 żegl. zastęp zł 8.

Chorągiew Lubelska: Puławy — 1, Żegl. Dr. Harc. Dębowski Mieczysław — 1, Kowolik — 1, Firlejczyk — 1, Kossut — 1, Krzyżanowski — 1. Wojnarowicz — 1, Hryniewski — 1, Urbanek — 1, Drozdalski — 1, Peszkowski — 1, Ulfik — 1, Zganiacz — 1, Zarzycki — 1, Łomott — 1, Fierlejczyk — 1. Boguski — 1, Janiszewski — 1, Kossut — 1, Posadowski — 1, Węgorek — 1, Celejewski — 1, Tomaszewski — 1. Glinka — 1, Kośmider — 1, Krzymowski — 1, Łomański — 1, Zylski — 1, Moroński — 1, Cyżkowski — 1.

Lublin: Borowiecki — 1. Chrzanowski — 1. Garlicki — 1,

Sandomierz: Fularski — 1, Kilkawa: Skurkiewicz — 1, Puławy: Gąsowska Janina — 1.

Chor. Mazowiecka: 93 dr. mazowiecka im. Reytana Kutno — 2,55 gr, 92 druż. mazowiecka Lipno — 35 zł, Ludwig St. Płock — 3 zł, Gregorkiewicz Antoni — Falenica — 5 zł.

Chor. Krakowska: Nowy Sącz — 2 dr. harc. 4 zł. (c. d. n.)

ŻEGLARZ miesięczny dodatek „NA TROPIE“ Adres Redakcji: Kierownictwo Harcerskich Drużyn Żeglarskich, Warszawa, ul. Myśliwiecka 3/5. Adres Administracji: „Na Tropie“, Katowice, ulica Szafranka, Konto P. K. O. Nr. 305 330. — Prenumerata roczna łącznie z „Na Tropie“ — 5 zł, dopłata do prenum. „Na Tropie“ — 1 zł.